



MTC的基本認識

你的指南

灣區公交規劃、
財政以及協調機構



2007年10月



Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eighth Street
Oakland, California 94607

510.817.5700 電話
510.817.5769 TDD/TTY
510.817.5848 傳真
info@mtc.ca.gov 電郵
www.mtc.ca.gov 網站



 Metropolitan Transportation Commission

委員會成員

Bill Dodd, 主席
Napa縣與市

Scott Haggerty, 副主席
Alameda縣

Tom Ammiano
三藩市縣與市

Tom Azumbrado
美國房屋和城市建設部

Tom Bates
Alameda縣與市

Bob Blanchard
Sonoma縣與市

Dean J. Chu
Santa Clara縣與市

Dave Cortese
三藩市政府協會

Dorene M. Giacomini
美國交通部

Federal D. Glover
Contra Costa縣

Anne W. Halsted
三藩市海灣保護和發展委員會

Steve Kinsey
Marin縣與市

Sue Lempert
San Mateo縣與市

Jon Rubin
三藩市委任者

Bijan Sartipi
州政府商業、交通、房屋機構

James P. Spering
Solano縣與市

Adrienne J. Tissier
San Mateo縣

Amy Worth
Contra Costa縣與市

Ken Yeager
Santa Clara縣

MTC的基本認識

你的指南

灣區公交規劃、
財政以及協調機構

2007年10月

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eighth Street
Oakland, California 94607

510.817.5700 電話
510.817.5769 TDD/TTY
510.817.5848 傳真
info@mtc.ca.gov 電郵
www.mtc.ca.gov 網站



Metropolitan Transportation Commission



Major Features of the Bay Area Transportation System

- BART
- Bus Route
- Commuter Rail (Altamont Commuter Express, Amtrak Capitol Corridor, Caltrain)
- SF Muni Light Rail
- VTA Light Rail
- ⋯ Ferry Route
- Airport
- Ferry Terminal
- Seaport

Highway symbols: 101, 280, 92

Street base map ©Thomas Bros. Maps. All rights reserved.

目錄

- 2 歡迎來到MTC

- 4 你已認識MTC

- 6 灣區交通基本資訊

- 8 關於我們
- 9 MTC的職責
- 11 BATA的職責
- 12 MTC如何運作?

- 16 未來的規劃
- 16 區域交通計劃
- 16 本地公交擴展計劃 (3434解決方案)
- 19 簡介

- 20 資金來源
- 20 目前的營運和維修保養
- 21 系統效率
- 21 擴展策略和主要投資項目
- 22 資金的來源從何而來?
- 24 主要交通經費來源
- 26 交通項目如何獲得撥款?
- 28 項目的進展

- 30 參與MTC計劃
- 33 建立當地交通連接網

- 34 灣區“交通語”

歡迎來到MTC



你知道我們的機構嗎？

 大都會運輸委員會(MTC)與你的本地交通機構相比，我們未必是家喻戶曉的名字；但是，每次當你出門前往三藩市灣區的九個縣時，我們就會與你的生活有著密不可分的關連。隨著我們未來人口的增長，我們有義務確保本區域要有一個順暢和效率兼備的交通網絡，並且通過謹慎地規劃，藉此迎合交通服務靈活性的需求。

本手冊的用意是向你介紹我們的機構，並且讓你對實施的交通政策運作和本區域的交通決策有更深入的了解。甚至更關鍵的一點，我們還會針對你如何參與交通決策的過程提供說明。

我們是否獲得你的回應？

作為本區域內一間協助交通項目撥款的公共機構，MTC誠邀並鼓勵市民參與。我們希望聽取你的意見。為了改善灣區的交通服務，我們想與你分享你看法並且想瞭解你認為下一步我們應該採取什麼行動來實現。

**幫助我們
讓灣區暢行無阻。**

面對大量的交通需求而資金有限的形勢，交通計劃和項目全靠市民的意見和支持，才得以全面開展及實行兼容的措施。我們敦促你成為參與過程的一部分並讓我們瞭解你的看法。

這份指南無法讓你瞭解MTC的所有職責細節，卻可以公開的方式讓你更好地瞭解我們的服務項目和計劃。請加入我們，一起努力達成我們的宗旨：讓灣區暢行無阻。 ■



你已認識MTC



無論你是否會將交通服務與我們聯想在一起，你可能會對某些MTC為灣區通勤市民提供的服務比較熟悉。以下是一些由我們負責改善運作和加強本區域交通網絡效率，而相對較為耳熟能詳的服務。

511交通資訊



於2002年由MTC創辦，511是一個合併灣區交通資訊的一站式信息資源點，提供24小時、免費電話和網站的服務(511.org)。511為許多公共交通服務提供：最新的交通情況、事故以及行車時間；時間表、路線和車票資訊；即時的車輛共乘以及客車共乘服務的推介；自行車路線，還有更多其他資訊。

FasTrak®



FasTrak® 是由州政府管制的灣區七座橋以及金門橋通用的電子收費系統。灣區收費管理局(BATA)是MTC的分支部門，負責管理FasTrak® 的行銷和客戶服務運作—通勤人士就無需停車支付橋費，此舉有助於在繳費點改善交通流量和減緩因交通阻塞而引起的污染情況。

TransLink® 聰明卡



MTC首度推出“統一化”通行車卡—稱之為TransLink®—此卡可以支付所有灣區公共交通系統的車費。TransLink® 於2006年秋季投入AC Transit和Golden Gate Transit的巴士以及渡輪服務。在未來四年，這款“聰明”車票卡會被Muni、BART、Caltrain、SamTrans、VTA以及本區域的其他交通系統所採用。

高速公路巡邏服務



由MTC服務管理局與Caltrans以及加州公路巡邏服務(CHP)合作負責高速公路和快車道(SAFE)，灣區的高速公路巡邏服務(FSP)反應敏銳的拖車隊，負責監視在交通高峰時段發生的汽車拋錨和交通意外情況。現今在區域內最繁忙的高速公路500英里範圍就有83輛拖車投入巡邏服務。以平均計算來講，FSP的駕駛員在一個月內就要停車超過一萬次，藉此挽救孤立無助的駕車人士，清理危險道路上的碎片，為棄置車輛貼放標籤，除此之外還會幫助灣區的高速公路變得更安全和減少交通阻塞。

求助電話箱



你在灣區高速公路旁看到的鮮黃色太陽能發電的求助電話箱，是由MTC的SAFE計劃、Caltrans以及CHP共同提供。道路邊的2,100個求助電話箱中，有部分電話箱是一星期七天，全天24小時運作。電話箱為駕車人士直接撥通與分派員通話，讓駕車人士可以彙報路面危險、漏氣車胎或機械故障情況。每年接聽的三萬通電話中就有部分來自道路邊的求助電話。

搭乘公交週游各地



由MTC發行的免費袖珍型指南，提供以搭乘公車、渡輪或鐵軌車的交通便利指示，前往九個縣區域內的250個著名景點。這份搭乘公交週游各地(Getting There on Transit)指南備有15份全彩色印制的區域和本地地圖(包括購物商業區的特寫圖)，列明37個公車、鐵軌車以及渡輪運作的行駛路線；不止特別為長者和傷殘乘客提供計程車和客運車服務指南；還有連接奧克蘭、三藩市以及聖荷西等城市的各個飛機場交通服務路線。



灣區交通基本資訊

形容灣區居民的獨特之處，就是渴望週遊各地。無論是環繞街道還是環遊整個灣區一步行、騎自行車、駕駛車輛或搭乘公共交通工具——我們都是一星期七天，全天24時行動無拘無束的人。即使要從九個縣區域的出發點前往我們另外目的地，我們讓複雜多變的人行道、街道、道路、自行車道、高速公路、大橋、公車、渡輪以及地鐵系統都連接起來，無論地面/底層還是跨越整個灣/鎮/城市/鄉村的邊界。許多機構和組織共同合力運作和維持這個連接系統，不但有Caltrans和加州公路巡邏隊等州立機構，還有當地政府和交通機構。

以下重點和數據概述覆蓋整個灣區的交通網絡，以供重視考量之用。

整個灣區

- 9 以下是連接三藩市灣區的各大縣：Alameda、Contra Costa、Marin、Napa、San Francisco、San Mateo、Santa Clara、Solano以及Sonoma
- 101 城市
- 7,179 平方英里的土地

生活人口

於2006年	
7.1百萬人	人口
3.6百萬份	工作
至2030年	
8.7百萬人	人口
5.1百萬份	工作

交通系統

1,420英里	高速公路和州立高速公路
340英里	車輛共乘車道
19,400英里	城市街道
9,000英里	公車路線
470英里	鐵軌車線
5條	通勤渡輪路線
8座	收費大橋
5個	公共港口
3個	重要商業機場
750英里	區域自行車系統車道，包括九個縣的灣區路徑(以及提議的額外1,300英里新自行車車道)。

預算

4.7億	(平均)公共撥款，每年都在灣區交通服務上支付此數目，而且長達25年。
84%	部分撥款投入目前道路、高速公路以及交通網絡的保養和運作。
16%	部分撥款投入新項目或系統擴充。
63%	部分撥款會投入公共交通的援助 - 運作、修繕和擴充。

車輛

4.6萬	車輛，以2006年全區域數量計算
1.8輛	以每戶家庭計算
20輛	以Santa Clara縣(平均)每戶家庭擁有的車輛最多
1.1輛	以三藩市縣(平均)每戶家庭擁有的車輛最少

通勤比例

於2005年，灣區就業人士通勤比率如下：

69%	單獨駕駛車輛
11%	使用車輛共乘
10%	搭乘公共交通工具
10%	在家工作、步行、騎自行車或其他通勤方式

公共交通

4.75億+ 行程，每年都記錄在灣區乘客交通數據，由大約24家公共交通機構負責行車路線。

鐵路營運機構
Altamont Commuter Express
BART
Caltrain
Capitol Corridor
最大型的公車交通營運機構 (包括服務地區)
AC Transit (Western Alameda縣南部和Contra Costa縣、三藩市)
County Connection (Contra Costa縣)
Golden Gate Transit (Marin縣和Sonoma縣、三藩市)
Muni (三藩市)
SamTrans (San Mateo縣、三藩市)
Valley Transportation Authority (Santa Clara縣)
主要渡輪系統
Golden Gate渡輪 (Marin County縣、三藩市)
Alameda/Oakland渡輪 (Alameda縣、三藩市)
Vallejo Baylink渡輪 (Solano縣、三藩市)

關於我們

大都會運輸委員會(MTC)是於1970年，由加州立法機關創立，為九個灣區的縣規劃交通網絡。

隨著灣區不斷的成長，MTC責任也相繼增加，直至今日，MTC是三合一的機構，負責處理廣泛的業務以及秉持共同的服務宗旨：讓灣區暢行無阻。除了原本負責規劃、財務和協調灣區交通以外，作為灣區收費管理局(BATA)機構，MTC也負責管理一項\$110億計劃，目的是要改善本地區的大橋和給予防震的保護措施。而且，作為公路和高速公路服務管理局(SAFE)，監管全區域的公路電話箱和巡邏拖車服務網絡。

MTC的19位政策委員會成員負責管理三間機構。為了可以遵循宗旨，數個市民諮詢委員會與聯邦、州政府、本區域以及本地機構(負責灣區交通和環境品質)等各個聯盟將會協助MTC處理事務。

MTC擁有約160名工作人員和\$8800萬的年度營運預算(包括簽約顧問)，這些款項都是由本地、本區域、州政府和聯邦的交通撥款分配。

近幾年，為了設立灣區511通勤者資訊系統(提供七天/24小時511電話以及511.org網站的免費服務)，MTC和BATA都參與各項事務，包括選擇新的三藩市—奧克蘭灣區大橋以東的防震安全的設計圖紙。

**MTC是三合一的機構，
秉持共同的服務宗旨：
讓灣區暢行無阻。**



MTC的職責

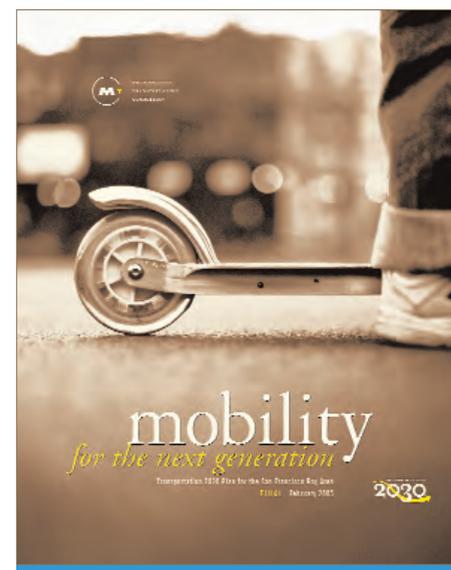
MTC計劃—本區域的任何新交通項目都必須被納入MTC的長期區域交通計劃內，才能符合取得州政府或聯邦的撥款。聽取市民和交通合作機構的詳盡意見之後，MTC每隔四年就會更新這項長達25年的計劃，藉此才能引領本區域交通投資項目。撥款時會考慮某些事項：土地使用、環境和社區的目標等各項因素。

除了長期規劃以外，委員會也研究或參與各項有關交通通道或模式的研究。例如，針對擴充和改善鐵路服務的長期計劃—為了乘客和貨運—由全灣區交通通往Central Valley的事宜，最近委員會與BART地鐵、Caltrain鐵軌火車以及加州高鐵管理局進行合作。MTC的規劃人員也查詢美國人口普查(U.S. Census)資料，針對未來和目前的灣區通勤者的情況，每年都會收集數據

MTC每年都為灣區交通計劃分配超過\$10億的撥款。

進行研究。由各種資源途徑索取的資訊和交通問卷調查，都會用作預測交通供求關係、規劃交通路線、以及籌備一般的本地規劃。(請參閱“為未來規劃”，第16至19頁。)

MTC經費—委員會投票分配和保存每年超過10億的精確會計數額。資金會被分配給灣區公交服務、本地道路、高速公路、貨運點以及自行車道和人行道。為了支持經費分配的決定，MTC每年會詳細檢查交通營運機構的預算和評估他們的服務和總體表現。MTC身兼灣區收費管理局，負責行政管理所有灣區七座由州政府管制的收費大橋的收入。





雖然這是住房津貼計劃(HIP)以及可居住社區交通(TLC)的主動提議，MTC為市府和公共/私人合作機構提供直接補助金，藉此規劃交通便利的新建住宅區以及服務社區為本的交通計劃。(請參閱“撥款來源”，第20至29頁)

MTC協調—讓本地的交通網絡正常運作和確保該網絡可以造福每一個灣區的社區，MTC為此消耗大量的能源。通過與本區域的交通營運商共同合作，MTC率先投入TransLink®計劃，讓乘客使用一張交通卡就可以搭乘灣區所有的交通系統服務。

MTC運作—近年來，為了提倡有效率的運作和系統監測而開發幾項“實用的”計劃，令MTC在管理灣區大規模的交通網絡起到更積極的主導角色。(請參閱“你已熟悉的MTC服務”，第4至第5頁)。有了MTC的協助，許多合作的機構都使用科技規劃全市或其他管轄區的交通指示信號計時，加快緊急車輛通行前往火災和交通意外現場，或為重要活動舉辦時段提高交通來往流量。

StreetSaver™是由MTC工作人員首創投入使用的電腦路面監測管理系統，它有助於灣區各個市縣更好地保養他們當地的街道。

MTC專責—身為負責管理灣區九個縣的交通機構，MTC有能力代表當地數個機構進行協議談判。當面對首府華盛頓或加州首府沙加緬度的政府作證時，無論是為了交通撥款尋求額外資金還是為了更改政策而減少繁瑣的手續，MTC都會向州以及聯邦政府推廣灣區位居前茅的交通服務網絡。作為聯合區域前線代表，MTC協助灣區在經常緊逼競爭的州以及聯邦撥款計劃安排中，一直都秉持著全力以赴的處事作風來應對。

**MTC向州以及聯邦政府
推廣灣區位居前茅的交通
服務網絡。**

BATA的職責

灣區收費管理局(BATA)是MTC最新和最廣為人知的分屬機構。BATA由MTC贊助並於1998年1月1日開始投入服務。該管理局是由加州議會投票通過而創立，而且在三藩市灣區的七座州政府負責管理大橋(Antioch, Benicia Martinez, Carquinez, Dumbarton, Richmond-San Rafael, San Francisco-Oakland Bay San Mateo-Hayward大橋)上，收取\$1車輛收費為基準的過橋費。於2005年，加州議會擴大BATA的職權包括負責管理全部過橋所得的收入，以及配合Caltrans和加州交通委員會進行大橋防震翻新計劃的管理事宜。

BATA其中一項負責事務就是按日撥款以供運作所需，為七座州政府負責的收費大橋提供保養和管理的設備。BATA也長期撥款進行重大項目以及大橋修復的改善工程，包括受規定的區域措施1(RM1)計劃和收費橋防震翻新計劃。BATA有權調整大橋費率，以確保有足夠的資金來完成防震翻新計劃。



於2004年，BATA也恢復FasTrak®的管理權—所有灣區收費橋(包括由獨立管理局負責經營和運作的金門大橋)採用的收費系統；借助此系統來減少通勤者停車繳費的麻煩，從而改善位於收費站的交通阻塞情況。BATA為市場推廣提供贊助金，BATA還為改善過橋收費站進行融—包括增設更多FasTrak®專用車道，藉此在整個區域顯著地提高了FasTrak®的註冊人數。



MTC如何運作?

委員會

MTC小組是由19位成員組成；當中分別有16位成員是以投票方式選出，而其他3位成員是直選就任。

投票成員

16位獲投票選出的成員當中，有14位是由本地選出的官員直接提名就任。

- 每個擁有人口眾多的縣—Alameda、Contra Costa、San Francisco、San Mateo以及Santa Clara—各縣可以提名兩位委員；其中一位是由縣市長議會/議員(在三藩市則由市長)提名，而另外一位就由縣市議會提名。
- 每個擁有少數人口的縣—Marin、Napa、Solano以及Sonoma—各縣的縣市長議會/議員可以向市議會提名最多三位候選人，而最終只會選出一位委員就任。

其他兩位獲選的成員就會代表區域機構：

- 灣區政府協會(ABAG)
- 三藩市海灣保護和發展區委員會(BCDC)

直選成員

三位直選成員代表以下機構：

- 州政府的商業、交通和房屋機構
- 聯邦政府的房屋和城市發展局
- 美國交通部

基於這個系統，大多數委員都來自當地選出的官員勝任。所有的委員的任期為四年而且可以再被任命就職。由MTC投票成員分別選出委員會的主席和副主席之職，任期兩年。整個委員會每個月只開會一次，通常安排在第4個星期三。與灣區收費管理局的會議安排在同一天。

委員會借助常備委員處理事務

通常是MTC常備委員提出的建議作為委員會議程內容。MTC委員級成員主要商議基本事項，但歡迎市民能夠積極參與討論。MTC會議是公開並聽取民意；請致電510.817.5757查詢已確定的會議日期、時間和地點。委員會的會議以及常備委員的會議都可以在網站www.mtc.ca.gov/meetings/schedule/觀看現場直播。



MTC常備委員於每個月第2個星期三舉行會議：

BATA監督

為了清楚瞭解本區域七座由州政府管制的收入分配，以及數幾十億更新和擴展大橋的合共財務運作，所以才要監督灣區收費管理局(BATA)的工作情況。

上午9時30分開會

行政事務

監督MTC的工作人員運作和管理，批准顧問合約以及制定機構財務章程。

上午9時45分開會*

籌劃和分配

針對區域交通改善計劃，為聯邦以及州府撥款制定區域章程和提供策劃建議；除此之外，還要分配本地和州府撥款，包括主要針對交通重大和運作項目的過橋收費資金。依照區域優先項目和空氣品質法例進行審閱工程項目。

上午10時開會*

MTC常備委員於每個月第2個星期五舉行會議：

規劃

向區域交通計劃提出修改建議—MTC逐步展開灣區交通的長遠藍圖規劃—並且監督其他規劃研究內容和計劃。

上午9時30分開會

運作事務

監督MTC的交通管理和運作事務，包括511服務和TransLink® 高速公路和道路運作計劃、以及由MTC服務管理局屬下的公路和高速公路的服務管理局負責的求助箱/高速公路巡邏服務計劃(SAFE)。

上午10時開會*

法規

提出MTC法規章程建議，在制定法規過程中代表委員會表達意見，並且監督委員會的公共資訊和參與計劃內容。

上午10時30分開會*

大多數的MTC委員都是當地選出的官員。

*這些會議按時開會，或緊接著上一場會議，視開會時間較遲的那一項為準。



MTC的辦公室位於奧克蘭市的Lake Merritt 地鐵站旁—Joseph P. Bort Metro Center的樓宇內。



MTC借助諮詢委員處理事務

MTC為了確保繼續徵求社區的參與和委員的指引方向，就會贊助下列三位諮詢委員。在他們每月舉辦的會議上，針對廣泛的交通問題和委員會考量的項目內容，委員對此提出建議。由三位成員組成的小組將會反映出灣區的人口分佈的多元化。

針對委員會考量的問題，諮詢委員對此提出建議。

MTC諮詢委員會 — 最廣泛的MTC市民參與團體，聽政會由24位來此不同背景的代表而組成，包括：

- 學術界
- 企業和貨運業
- 社區
- 環保界
- 勞工界
- 公共安全
- 乘客
- 農業界、建造業、工程機械業
- 大眾媒體
- MTC其他兩位諮詢委員

針對有關區域交通計劃的修改、法規提議權、優先撥款項目和其他關鍵議題，諮詢委員會提供建議。

長者和殘障人士諮詢委員會 — 這個委員會主要關心長者和殘障人士的事務，特別是針對交通服務的進出通道，以及美裔殘障者法案的實施情況。這項聯邦民權法規規定，公共交通服務系統必須讓殘障人士能夠方便進出。

少數族裔民權諮詢委員會 — 這個團體負責確保MTC章程內容是按照1964年聯邦民權法案第六章的規定，充份地反映出少數族裔的意見和需求。

MTC與交通機構的夥伴共同合作

管理由許多不同機構承辦和營運的交通系統一負責的範圍十分廣泛，無論是人行道還是飛機跑道—都必須據有穩固的組織聯繫。至今，MTC已經成立一個具有三十幾個(聯邦、州府、區域和本地)機構的聯盟，專職負責灣區交通和環境品質的事務。這個團體稱之為灣區合作夥伴，參與的機構包括如下：

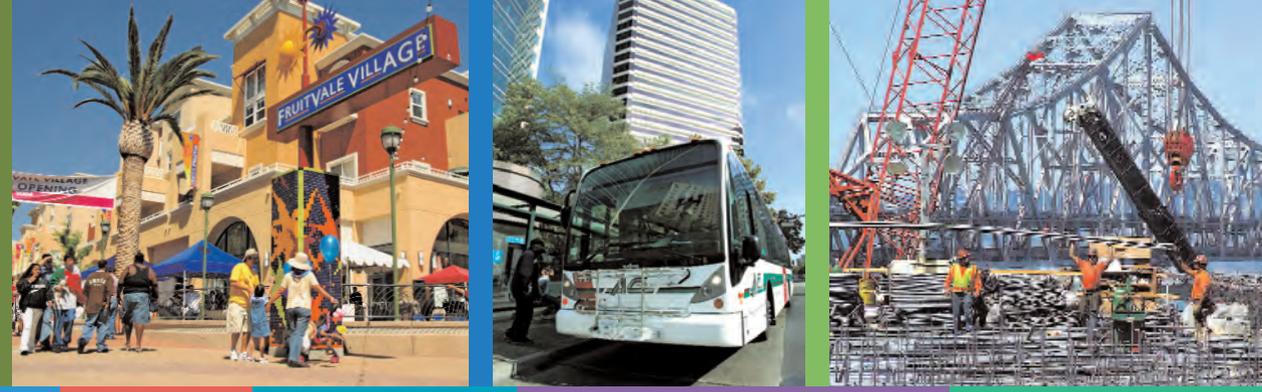
- Caltrans (加州交通部)
- 本地交通營運商
- 交通阻塞管理機構的縣級代表
- 本地公共事務局
- 機場和海港
- 其他區域、州府以及聯邦交通和環境保護機構

合作機構定期開會商議制定和協調對策，有效地管理本區域的交通資金。合作機構致力遵循承諾，讓經營的交通網絡能夠成為獨立兼完整的系統。■



管理本區域的交通資金，就需要穩固的組織聯繫。

未來的規劃



區域交通計劃

MTC其中一項最重要的服務功能就是為三藩市灣區九個縣的區域交通計劃(RTP)作準備工作。RTP是未來為期25年區域交通發展的指引準則。每隔四年就會更新一次，藉此反映出新規劃優先變更狀況，通常是基於預測人口增長幅度、就業和交通需求量，以及財務預測。RTP程序會包括廣泛征詢市民意見，並且向各個機構和灣區居民進行外展工作。

除非遵照區域交通目標而且被RTP採納，否則在區域內開展的任何一項交通項目都不會有資格獲得州府或聯邦撥款。此外，聯邦交通指示和清新空氣法規都要求RTP只可以採納區域可負擔的項目工程，而且計劃內的工程必須可以協助改善空氣品質。

「2030交通計劃：靈活機動，造福下一代」是RTP目前正在實施中的計劃；於2005年得到委員會的採用。已經在該計劃內容作出更新事項，預計在2009年會被採用。容作出更新事項，預計在2009年會被採用。區域交通擴建計劃(3434解決方案)MTC每年都為灣區的交通計劃安排10億撥款。

(上述) 藝術加工處理的圖像是仍在施工中的自錨式索三藩市-奧克蘭海灣大橋部份。由MTC特別專門小組負責挑選大橋設計。

本地公交擴展計劃 (3434解決方案)

2030交通計劃的其中一個里程碑就是灣區的區域交通擴建計劃，耗資\$135億的新鐵路和公車項目投資，此計劃將會改善交通的靈活性以及為遍佈整個區域的居民加強交通網絡；具體包括：

- 地鐵擴建，從Fremont至San Jose以及Santa Clara地段
- “中央鐵軌車”將三藩市Muni的“T-3rd Street”輕軌車路線延伸至中國城
- BART接駁點延伸至奧克蘭國際機場
- Caltrain火車路線延伸服務至位於三藩市商業中心的Transbay重建終點站
- 對於擴展鐵軌路線或前往Livermore和Antioch的其他交通改善措施，需支付一筆重要的頭期款
- 加設幾條新區域快車路線，例如AC Transit Rapid Bus 路線：從位於奧克蘭市的International Boulevard至柏克萊市的Telegraph Avenue
- 為三藩市、東灣、北灣以及中半島地區加設新渡輪行線

MTC於2001年12月時，作為3434解決方案採納區域交通擴建計劃，是MTC早期於1988年採納的區域鐵軌交通協議的後續安排，(例如，BART地鐵路線擴展項目：Pittsburg/Bay Point Dublin/Pleasanton Silicon Valley的Tasma輕軌擴展工程、以及延伸至三藩市國際機場)，意義是同等重要。類似於早期的建議，3434解決方案象征區域統一化的計劃，就是如何善用交通擴展項目的限額資金。該統一化的計劃需得到聯邦和州政府撥款的同時也要相應配合當地政府提高稅收，才可實現。

鼓勵爭取交通便利的開發工程

於2005年7月，MTC針對交通投資「3434解決方案」發揮其最大的智能發展潛力，借助採納新政策措施指引在未來新交通站點附近的開發工程。此乃美國史上尚屬首例，「MTC的交通為本發展政策」規定，實施「3434解決方案」擴建計劃的同時，也要設立少數住房單位在附近區域，提高更資本密集的投資(例如，興建新軌路線)融入高密度人口的住宅區域。與此同時，MTC擬定行站台區規劃資金計劃，幫助當地政府規劃住房、購物商場以及辦公場所—有朝氣兼多元化使用的交通住宅村—即將投入未來使用的交通換乘樞紐。■

3434解決方案象征區域統一化的計劃，就是如何善用交通擴展項目的限額資金。





簡介

	2006	2030	百分比變動
灣區人口統計預測			
就業人士	3,580,900	5,120,600	上昇43%
居民人口	7,157,300	8,747,100	上昇22%
灣區交通活動預測			
個人日常交通總計	21,516,700	28,161,300	上昇31%
車輛(包括車輛共乘)	17,945,700	23,480,700	上昇31%
公交	1,113,100	1,634,100	上昇47%
自行車/ 步行	2,457,900	3,046,500	上昇24%
車輛日常平均行使哩數			
區域	148,165,200	191,176,500	上昇29%
通勤上班			
時間(分鐘)	28.4	31.2	上昇10%
距離(哩數)	11.7	11.5	下跌1.5%

資料來源: 灣區政府協會MTC交通預測

於2007年9月，在勞工節週末期間，大橋的工作人員關閉通往三藩市—奧克蘭的海灣大橋，對其進行必要的重新粉刷和其他維修保養。MTC的灣區收費管理局為該區域由州政府管制的收費大橋，提供按日計算的營運和維修保養的經費。

資金來源

想

象一座巨大的儲水庫的水源主要來自於當地的溪流，而經由複雜的輸水管道將華盛頓首都和州府沙加緬度溪流上游的水源，灌輸到規模較小的支流。迂迴曲折的水管向四面八方輸出水源。有數個水閘已經關閉，有時卻還會滲漏。雖然看似好像有源源不絕的水量輸出，但仍然供不應求。

這個水管推論正好警惕了灣區交通的財務狀況；而永無止境的各種各樣撥款項目、計劃和代名詞縮寫，讓許多及時需要服務的人士覺得程序複雜難懂，可是對少數知情者來講這是可以理解。

在規劃過程當中，交通資金撥款要制定目標。

大概最好而且最直接的方法就是查看交通資金來源，將其視作為規劃過程當中要實施的目標。灣區的長期計劃，「2030交通計劃」具體列明交通經費的主要三大項目：足夠的維修保養、系統效率以及擴建策略。

目前的營運和維修保養

整體灣區交通收入之中，大約80%的經費是支付給目前營運和維修保養方面的需要。公車需要司機，而道路、大橋以及交通系統則需要相當大的資金支付到維修保養費用。符合這項開銷包括：填補坑洞及重鋪路面的街道和道路。

- 針對街道和道路，填補凹凸不平的坑洞以及重新鋪壓
- 以防重大地震帶來的衝擊，要進行大橋以及高架橋的防震工程
- 為公交車輛購買原油，並且要支付公交司機和技術人員的薪資
- 為不能搭乘普通公交車輛的長者和殘障人士，提供特別的公交服務

區域交通經費其中一部份資金是專門支付給興建交通設施而設，所以不能支付營運和維修保養的費用。因此社區可能會集資興建新的軌道開發工程，可是真正投入新服務之後就可能缺乏資金運作。目前缺乏這種營運和維修保養經費。MTC近期的計劃明確指出在未來25年內，將出現\$13億的經費赤字，而針對當地街道和路面的維修保養更會有超過\$109億的差額。



系統效率

系統效率不能只局限照常維護系統而繼續營運和維修保養而已。為了充份利用我們的區域交通經費，就必須努力改善系統的運作效率。我們必須逐步增加乘客數量以及保持道路、高速公路以及交通網絡的行程順暢。因此，MTC展開的新措施和技術如下：

- 交通通暢
- 簡化交通車費和過橋收費的手續
- 通知駕駛者的路面狀況
- 投入其他重要的系統效率服務

(上述以營運為主的項目，請查閱“你已熟悉的MTC服務”，第4至5頁。)

擴展策略和主要投資項目

為必要的維修保養、營運和系統維護而投入大量的資金之後，剩餘不到兩成的經費就是專門為區域新交通規劃而準備。然而灣區需要更新和拓展公交和高速公路系統來提高效力，以備日後未來25年涌入160萬居民人口作打算。通常情況下，此類投資在交通術語當中稱為“重大”。重大改善的規劃包括延長輕軌路段、加寬道路或加建新公車接駁站，而這些規劃要先得得到市民多年來的審閱、環境分析、計劃安排和設計，才可以開始施工。

雖然目前針對系統各方面都提供營運和維修保養，改善交通網絡的構想總遠比經費多。對於某些重成本的交通項目講，這情況並不會讓人感到訝異；例如，8.7英哩BART地鐵延長路段(Colma至三藩市國際機場)就花費當地居民區\$15億的資金。而針對三藩市-奧克蘭海灣大橋東向的新防震工程預測就要耗資近\$56億的資金。

我們必須努力改善系統的營運效率。



資金的來源從何而來？

大多數的交通資金來自於納稅人(指的繳付原油稅、銷售稅或其他稅收和費用的人士)。如第23頁的收入圖表所示，在灣區大部份的資金來自當地稅收，而只有小部份的資金是來自州政府和聯邦政府。已往原油稅收是交通財務收入的命脈，現在要支付州政府高速公路系統營運和維修保養的開銷，最後就沒有剩餘經費可以為系統做任何改善措施。因此，全加州19個縣要自行採取當地銷售稅措施才可以為交通開銷提供經費。

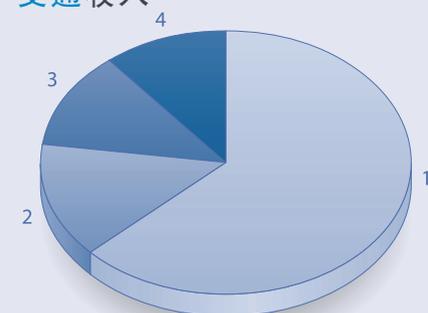
在州政府經費來源方面，近期有兩個由選民投票批准的新集資方案，分別是於2002年通過的第42號提案，以及於2006年通過的第1B號提案(請參閱第27頁瞭解更多有關這部份的經費來源)。

“重大交通經費來源”表(第24至25頁)，列明灣區的主要經費分類以及每年開銷。

注意:第23頁的開銷列表，是根據於2005年採納的2030交通計劃的收入預測，才計算得出灣區未來25年的交通開銷。由加州選民於2006年通過的第1B提案，為全加州各項交通計劃提供額外\$200億經費。灣區分配到大約\$45億的交通經費。

現在要借助汽油銷售收才可以支付州立公路系統的營運和保養開銷。

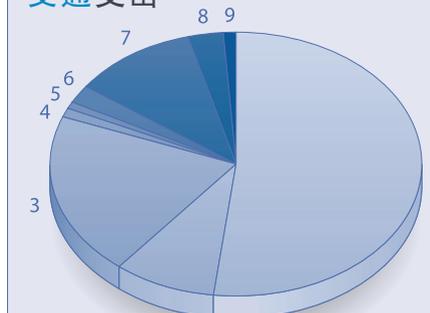
預測灣區 2005-2030年度 交通收入



	億元	佔總收入 百分比
1 本地	\$75	64%
2 區域	\$16	13%
3 州政府	\$14	12%
4 聯邦政府	\$13	11%
總計	\$118	100%

大部份的交通經費是來自當地的集資。

預測灣區 2005-2030年度 交通支出



	億元	佔總支出 百分比
--	----	-------------

適當的維修保養

1 公交	\$61	51%
2 高速公路	\$10	9%
3 本地道路	\$23	20%

系統效率

4 公交	\$ 2	1%
5 高速公路	\$ 1	1%
6 本地道路	\$ 2	2%

開發策略

7 公交	\$13	11%
8 高速公路	\$ 5	4%
9 本地道路	\$ 1	1%
總計	\$118	100%

資料來源：2030交通計劃

主要交通經費來源(2005-2006財政年度)

當地經費分類	灣區每年約估 獲得的經費(百萬)
公共交通票費	\$ 570
臨時1/2¢銷售稅	\$ 510
公共交通的永久1/2¢銷售稅	\$ 476
交通開發法案	\$ 285
汽油稅收補助 (原油稅；給予當地道路保養)	\$ 210
區域過橋費措施1 (\$1基本收費，給予大橋保養和選民投票通過的第一階段區域項目)	\$ 138
區域過橋費措施2 (\$1收費，給予由選民投票通過的大橋通道減緩車輛和阻塞項目)	\$ 118
防震翻新的大橋收費 ¹ (\$2附加收費，給予州府管制的大橋的翻新項目)	\$ 118
物業稅 (灣區三個縣的當地稅收，給予AC Transit 營運和BART防震翻新項目)	\$ 97
清新空氣—交通基金 (\$4車輛註冊費)	\$ 22
州政府經費分類	
州立公路營運和保護計劃 (根據2006年的SHOPP內容)	\$ 350
第42號提案	2008-2009 財務年度獲得 第42號提案撥款
州政府交通改善計劃	\$ 118
當地街道	\$ 117
州政府交通協助	\$ 50
州政府交通改善計劃 ²	\$ 172
州政府交通協助 (汽油和柴油銷售稅其中一部份，給予公交重大和營運項目)	\$ 70
第1B號提案：基礎設施公債	變動—分發 一次性的十年公債

聯邦政府經費分類	灣區每年約估 獲得的經費(百萬)
聯邦交通法案5307節—方案基金 (聯邦原油稅，給予購置公車、火車、渡輪、客運和援助設備， 以及預防性保養和ADA規定的殘障交通車)	\$ 189
聯邦交通法案5309節—固定軌道 (給予購置鐵軌車、渡輪、鐵軌道以及設施)	\$ 102
地面交通計劃(STP) (聯邦原油稅，給予大部份重大項目，包括公路、鐵軌和公交、當地街 道、港口設施、自行車和人行道項目，等等)	\$ 76
緩解交通阻塞和改善空氣質素計劃(CMAQ) (聯邦原油稅，給予降低車輛排氣物和交通阻塞項目)	\$ 69
聯邦交通法案5316節— 求職和方向通勤計劃(JARC) (專門為低收入和殘障人士前往工作而提供的項目以及服務；該項目讓； 上述人士可以前往近郊工作中心)	\$ 25
聯邦交通法案5307節—新增和小型創建項目 (為一般延長鐵軌路段和快車項目而設立的預留經費)	預留— 每年變動
聯邦交通法案5310節—長者和殘障人士 (購置殘障交通車以及相關設備)	預留— 每年變動
公車和公車設施 (購置公車以及改善公車設施)	預留— 每年變動

注意：

1 由於增加\$1收費，2007-2008財政年度的收入額會提高兩倍，即是防震總收費為\$2；從2007年1月1日起生效。
2 由第42號提案內的州政府交通改善計劃收取的費用，另行列明。

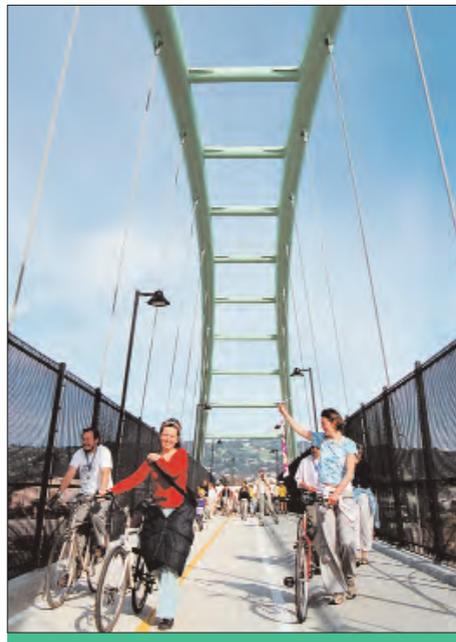
參閱MTC的同名刊物，«Moving Cost: A Transportation Funding Guide for the San Francisco Bay Area»，查詢更詳細的經費分類名單以及各個機構的撥款決定。

交通項目如何獲得撥款？

交通經費是為項目而設，或以不同形式而“制定”。

交通改善計劃(TIP)

MTC每隔四年就會與當地政府、交通營運商以及Caltrains共同合作，為聯邦交通改善計劃(亦稱TIP)作準備。TIP是一項為具備各種交通項目，而且獲取聯邦政府經費和受到聯邦規定限制(例如許可證、或對空氣影響的審核)的區域，提供綜合性以及數年的開銷計劃。TIPs必須“遵守”聯邦清新空氣法案的規定，即是整個項目都必須可以改善區域的空氣品質。作為區域最主要的開銷計劃，TIP的主旨是執行區域交通計劃目標並且確定該計劃的重點項目。



州政府交通改善計劃

欲獲取重大改善項目的州政府經費，大多數的工程(例如新建道路或公路車道、新鐵軌道或鐵軌延長路段)都必須被州政府交通改善計劃(亦稱STIP)接納。該計劃時限是五年，而且每隔兩年就要更新一次，STIP提供全加州工程經費的計劃藍圖。

交通改善項目必須被TIP採納。

STIP的開銷計劃當中有75%經費是針對加州整個區域範圍的開發工程，而這些工程稱為區域交通改善計劃(RTIPs)。每個縣會收到由RTIP分配的制定撥款額，俗稱“縣配額”。灣區九個縣內的交通阻塞管理機構都要分別向MTC提交他們各自的STIP提議書，然後就會由MTC審核他們是否遵照長遠計劃目標以及充份符合RTIP的規定要求；接著就會將提議書提交給加州州長指派的州立專門小組—加州交通委員會(CTC)。STIP剩餘的25%經費，Caltrains就會向CTC提交州立計劃並希望獲得採納。此程序通稱區域內交通改善計劃(亦稱ITIP)，計劃針對大都會邊境及連接州立交通設施的基本需要而設。



第42號提案是新工程的主要資金來源

近幾年，為了要優先考量支付加州日益老化的公路系統的保養和營運開銷，在STIP沒有獲得汽油銷售稅的補助之前，上述開銷導致要削減STIP的經費。已往州和聯邦政府通過徵收汽油(以“每加侖”計算)銷售稅，藉此為STIP提供主要資金來源，而現在幾乎要完全依靠第42號提案(40%)汽油銷售稅的撥款。以全加州來講，第42號提案在2006-07財政年度就集資大約\$14億的稅收。

- 40%分配給STIP
- 40%分配給各個市縣的當地道路改善工程
- 20%分配給公交改善工程

(以下是2007-08財政年度的年底減緩交通阻塞計劃的總結報告內容，第42號提案的全部經費將按照上述分類進行撥款)

第1B號提案：基本建設公債

因為意識到交通項目所需的巨大資本，於2006年11月，加州選民投票通過第1B號提案，這是義務債券的一般措施，為交通改善項目集資近\$200億。

在下一個世紀，灣區預估將會分配到由第1B號提案集資所得的大約\$45億撥款。 ■

第1B號提案—全加州撥款分配概要

分類	金額 (億元單位)
貨運工程	\$ 2.0
公路改善工程	\$ 5.5
交通開發工程	\$ 4.0
州政府交通改善計劃	\$ 2.0
當地道路工程	\$ 2.0
公交系統安全	\$ 1.0
空氣品質	\$ 1.2
州與市府合作工程	\$ 1.0
公路維修工程	\$ 0.5
其他	\$ 0.7
總計	\$ 19.9

項目的進展

一般交通項目的開發和撥款階段



標誌意指市民參與的最佳時機

(本頁已列出的所有進度階段，並且會借助市民的參與聽取意見。) MTC歡迎市民參與灣區交通決策過程—特別是項目開發的早期階段，市民可以更踴躍參與。

1 構想



當需要確定或採用新構想時就會從此處開始。第一步驟是聽取市民、私人企業、社區團體或市府機構的意見。

2 當地市府機構審核



必須有一個正式的贊助機構可以接納這個項目的構思，通常是由政府個體精確原本的構思，然後列出具體的項目詳細計劃書。

3 當地市府機構審核



常規是將項目必須首先提交給當地市府機構審核例如大都會規劃委員會當地交通機構市或縣府的市參事會。某些項目是可以獲得市府批准(例如修補街道)和市府撥款。

4 縣級CMA審核



要符合獲得某些州和聯邦的撥款資格，其他(較大型)項目必須通過縣級交通阻塞管理機構(CMAs)的審核。

5 MTC計劃審核



爭取獲得州和聯邦撥款資格的所有項目都要得到MTC的審核，作為區域交通規劃(RTP)和交通改善計劃(TIP)的準備工作進行內容審閱。MTC也會舉辦委員級別的會議以及特別公眾聽證會，歡迎委員級的成員踴躍參與。

6 州政府計劃

經由MTC審核批准獲得州政府撥款，而且包括在區域交通改善計劃(RTIP)內的項目，就可以考慮被州府交通改善計劃(STIP)採納。

7 聯邦政府計劃

所有類型的項目，無論是公車、輕鐵、高速公路、自行車或其他主題，都必須得到MTC的審核和批准，歸納入交通改善計劃，才符合獲得聯邦撥款的資格。

8 資金分配(撥款)

被州政府和聯邦列為數年規劃的項目，由MTC根據針對個別項目另行重新審核，確保該項目符合州政府和聯邦撥款的規定。獲批准的項目就會交給州政府或聯邦機構查閱做最後的撥款程序。



參與MTC計劃

為了協助MTC解決區域交通開發方案，該機構增設開放式會議並且力邀灣區市民參與。針對如何可以讓團體或個人“加入計劃程序”以及參與MTC計劃項目，綜合化的公眾參與計劃為此提供了各種方法。請瀏覽MTC的網址www.mtc.ca.gov/get_involved/participation_plan.htm 查詢該計劃內容。

我們鼓勵灣區九個縣的居民可以積極向MTC諮詢委員會(參閱第14-15頁)申請預留座位。在大多數情況下，都無需特定教育背景或專業經驗，只要你對參與交通事務感到極大興趣即可。委員會將審閱所有遞交的申請表，也有可能與可取的成員安排面試，然後向諮詢委員會提交兩年制的提名總結名單。MTC公共資訊部的工作人員會解答疑問，並提供參與MTC市民諮詢委員會的參加內容。請致電510.817.5757 向公共資訊部辦公室查詢。

會議時間表、議程和更多資訊

MTC鼓勵有意出席MTC委員會和長期委員會會議的市民，可以在會議上表達他們的看法。(參閱第13頁，查詢MTC委員會組織的資訊。)請瀏覽MTC的網站www.mtc.ca.gov/meetings/schedule/index.htm 查詢最新的MTC會議時間表內容。網站上有公佈委員會的議程和會議資料，以及委員會和諮詢小組名單。

出席會議、加入委員會、積極參與!!

利用數據庫，讓感興趣的居民一起參與

MTC管理的中央數據庫內儲存著有意參與瞭解計劃的人士名單例如居民、市府機構職員和社區領袖。這個數據庫根據各種主題或活動內容，儲存相關郵寄資料、電郵地址以及其他聯絡方法。MTC借助郵寄方式讓向市民和團體通知他們感興趣的最新進展情況。市民可以致電510.817.5757或電郵至info@mtc.ca.gov 聯絡公共諮詢辦公室，要求加入MTC的聯絡數據庫。

網站

MTC資訊網站，www.mtc.ca.gov 提供圖文並茂的資訊內容。本網站：

- 解釋機構的計劃和活動細節
- 提供 511 FasTrak® TransLink® 灣區所有的交通營運商以及其他區域、州府/聯邦政府機構等各個網址
- 張貼交通的頭條新聞，可以直接點入有關灣區交通和其他更多的新聞文章

同時，本網站上還提供音像俱全的MTC委員會會議的現場直播以及舊會議存檔。

出版物

為了讓市民及時得悉有關MTC的活動以及灣區內的一般交通消息，MTC以每月兩次的形式發行時事週刊«Transactions»和完整的年度報告(內附MTC和BATA 兩間機構財務審核內容)。為感興趣人士、媒體、市府官員、立法者、交通職員、美國交通團體、環保團體、商業團體以及圖書館免費提供«Transactions»刊物。MTC的網站將會刊登每項議題。

有關Caltrans服務方面，MTC也發行一份年度灣區交通：系統技術水平報告，當中概述灣區交通系統的運作狀況。關鍵內容和運作表現指標針對高速公路、本地道路、交通、貨運、自行車以及行人在本區域內的活動情況。除此之外，MTC定期出版的新聞週刊，內容包括計劃和行動措施，將會安排職員和委員負責在社區進行演說。





圖書館服務： 諮詢

MTCABAG(ABAG是灣區政府協會的簡稱，辦公地址與MTC所在的大樓相同)圖書館是一個普遍受到公認的地方而且收集豐富的書籍和週刊，專門為交通和規劃而設。為市民索取MTC報告、手冊和研究刊物，以及隨時瞭解最新的其他交通規劃、人口統計、經濟指數和區域面臨的問題。MTCABAG圖書館為市民免費提供互聯網服務。欲索取資料，可以提前通知，MTC的出版物可以為殘障人士提供適用的閱讀版本。

MTC-ABAG圖書館

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eighth Street (夾Oak Street之間)
一樓
Oakland, CA 94607
辦公時間：星期一至五，
上午8時30分至下午5時
電話：510.817.5836
傳真：510.817.5932
電郵：library@mtc.ca.gov

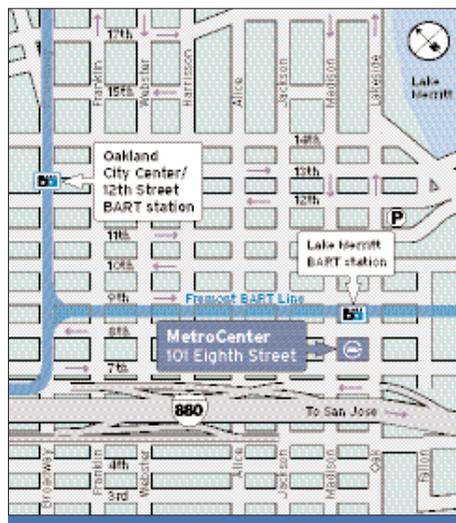
到訪MTC-ABAG圖書館 詢最新的交通規劃容和相關 主題。

到訪MTC

MTC辦公室—委員會和委員開會地方，
也是MTC-ABAG圖書館的所在地，位於：

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eighth Street (夾Oak Street之間)
Oakland, CA 94607
(接待處在三樓)
辦公時間：星期一至五，
上午8時至下午5時
電話：510.817.5700
傳真：510.817.5848
電郵：info@mtc.ca.gov
網址：www.mtc.ca.gov

辦公大樓位於Lake Merritt BART地鐵
站旁邊，附近有幾條ACTransit公車站。
可以行駛州際公路880或980前往Metro
Center辦公大樓。鄰近提供街道停車位
和停車場。■



建立當地交通連接網

參與MTC計劃的第一步就是鄰近所在地區，例如當地縣的交通阻塞管理機構、當地的交通營運商或市議會。以下是九個縣的交通阻塞管理機構的聯絡資料：

Alameda縣交通阻塞管理機構

1333 Broadway, Suite 220
Oakland, CA 94612
電話：510.836.2560
傳真：510.836.2185
網址：www.accma.ca.gov

Contra Costa縣交通管理局

3478 Buskirk Avenue, Suite 100
Pleasant Hill, CA 94523
電話：925.407.0121
傳真：925.407.0128
網址：www.ccta.net

Marin縣交通管理局

3501 Civic Center Drive, Room 304
San Rafael, CA 94903
電話：415.507.2680
傳真：415.507.2648
網址：www.tam.ca.gov

Napa縣交通管理局

707 Randolph Street, Suite 100
Napa, CA 94559
電話：707.259.8631
傳真：707.259.8638
網址：www.nctpa.net

三藩市縣交通局

100 Van Ness Avenue, 26th Floor
San Francisco, CA 94102
電話：415.522.4800
傳真：415.522.4829
網址：www.sfcta.org

San Mateo市/縣政府協會(C/CAG)

County Office Building
555 County Center, 5th Floor
Redwood City, CA 94063
電話：650.599.1406
傳真：650.361.8227
網址：www.ccag.ca.gov

Santa Clara Valley交通管理局

3331 N. First Street, Building B
San Jose, CA, 95134
電話：408.321.2300
傳真：408.321.7535
網址：www.vta.org

Solano交通管理局

One Harbor Center, Suite 130
Suisun City, CA 94585
電話：707.424.6075
傳真：707.424.6074
網址：www.solanolinks.com

Sonoma縣交通管理局

490 Mendocino Avenue, Suite 206
Santa Rosa, CA 95401
電話：707.565.5373
傳真：707.565.5370
網址：www.sctainfo.org

灣區“交通語”

在

MTC的世界內，HIP不是意指“酷”，TLC並不是意指“親切的照料”，而“冰茶”不是一種飲品。交通業就如其他行業、專業和政府機構一樣，擁有豐富的簡稱、縮寫名詞和術語。如果你向流利地運用“交通語”，以下是一系列的專用詞彙以供參考。

511

511是一個有24小時、免費電話和網站服務(511.org)的統一化的灣區交通資訊一站式資源。511提供即時的交通狀況、公交线路和時間表、車輛共乘和客運車共乘推介、自行車路線以及更多資訊。由MTC加州公路巡管局以及Caltrans率領負責並與市府部門共同合作管理511。當MTC於2005年啟用511電話服務時，本區域成為加州內第一個為通勤者提供免費電話諮詢的地區。

ABAG灣區政府協會

是由三藩市灣區九個縣和城市共同自願參與組成的協會，該機構專門負責一般交通規劃事宜；同時也為當地政府和商業提供人口統計、財務、行政管理、培訓以及大型會議服務。ABAG指派的代表就任委員會其中一位成員。

ADA美裔殘障者法案

於1990年通過的聯邦民權法案；可以為使用公共交通系統的殘障人士提供更便利的服務，以及確保獲得接送服務。

BAAQMD灣區空氣品質管轄區

(亦稱空氣管轄區，簡稱反而比全稱更難講。)規定各行各業以及雇主，要檢測空氣污染情況並且贊助相關計劃保持空氣清新。空氣管轄區與MTC以及灣區政府協會共同合作處理交通阻塞、土地使用和空氣品質等各項問題。

BATA灣區收費管理局

由加州立法組成的機構，在位於灣區七座州政府管制收費大橋收取\$1基本費用。現在負責管理所有七座收費橋的財政收益。MTC於1998年1月1日起，以BATA的身份管理營運事務。

Bay Area Partnership (灣區合作夥伴)

通常簡稱“合作夥伴”，此處指的是對本區域內各個交通機構(MTC公交營運商、縣CMAs 市與縣的公共服務部門、海港、Caltrans 美國交通局等)以及環境保護機構的所有高級官員的統稱。合作夥伴目標一致共同改善整體灣區交通系統的效率和營運情況，包括為交通改善項目的撥款制定發展對策。

BCDC三藩市海灣保護和發展委員會

是一個州立機構，對於三藩市海灣的開挖和填土，以及海灣100英尺以內的限制開挖情況具有管轄權。

CAA 清新空氣法案

這是一項聯邦法案；還未符合聯邦空氣品質規定要求的州內城市，必須制定州立實施計劃，亦稱SIP CAA於1999年的全面修訂的新空氣品質法案針對大都市交通規劃和項目的發展制定標準。加州清新空氣法案(亦稱CCAA)制定更嚴謹的州立規定目標。

Caltrans 加州交通局

這是負責營運加州公路系統的州立機構。

重大經費

為新工程計劃而撥出的款項足以支付一次性的開銷，例如街道或公交线路和設施的工程，或購買公車和輕軌車的費用。

CHP 加州公路巡管局

州立執法機構，負責高速公路安全以及管理其他事務。

CMA 交通阻塞管理機構

州立執法機構，負責高速公路安全以及管理其他事務。

CMAQ

緩解交通阻塞和改善空氣品質計劃

由聯邦政府提供的其中一項撥款，給予緩解交通阻塞和改善空氣品質工程和活動之用，分別針對區域內未符合聯邦空氣品質標準以及致力於維護標準要求的項目。

一致

交通計劃和項目開銷的審閱過程，藉此確保兩者符合聯邦清新空氣計劃規定；交通項目相對地也不允許惡化空氣品質。

CTC 加州交通委員會

州政府級別的委員會，由州長指派的九位成員組成，專門負責為加州境內的公路、客運火車、公交投資等計劃制定優先項目和分配資金。CTC與加州內的商業、交通和住房機構共同合作，負責以下事務：監督Caltrans以及參與會對交通撥款造成影響的州和聯邦立法過程。

Environmental Justice (環境正義)

此名詞源自於1994年總統執行令；為弱勢社群提倡衡平法，以及讓族裔和各種族團體和低收入社區參與制定決策。當地和區域的交通機構必須確保所有的服務、得益和負擔，都採用公平的方式分配以免出現歧視情況。

EPA 環保署

這是美國聯邦部門，專門負責全國的環境品質進行調查和制定標準。EPA也與其他聯邦、州、當地和區域內的各個機構共同合作，審批許可證、監控條例以及執行環保法規。

Equity Analysis (淨值分析)

與環境正義的聯邦規定一致，MTC針對25年時限的區域交通計劃，進行淨值分析，確定幾乎投資策略為少數族裔和低收入社群所帶來的得益和負擔。

FasTrak®

灣區七座由州政府管制的大橋以及金門橋現今使用的電子收費系統。灣區收費管理局負責管理FasTrak客戶服務運作。

FHWA 聯邦公路管理署

美國交通機構，負責管理分配到每個州的聯邦公路補助計劃，並且協助規劃、發展和協調聯邦公路計劃工程的事務。FHWA也管制美國公路上載有危險貨物的安全事宜。

靈活撥款

與一向只給予公路或公交服務的固定撥款不同，這筆經費可分配給各種交通項目。例如，路面交通計劃、緩解交通阻塞和改善空氣品質計劃(兩者皆可)。

FTA 聯邦運輸管理局

這是美國交通局，專門負責為規劃、建造和營運輕軌、公交以及殘障人士接送交通系統，提供財務和規劃協助。該機構也為當地和區域緩解交通阻塞計劃的發展事務提供協助。

HIP 房屋獎勵計劃

MTC於2000年發起的獎勵計劃，為各大城市和他們的建築發展商提供創業資金，鼓勵在位於公交服務中心附近建造小型居住社區。

HOT車道 多人搭乘車道/收費車道

為支付過橋費的駕車人士提供專用車道，藉此讓他們避免在鄰近的普通車道遇到交通延誤情況。HOT行車道通常是為多人搭乘的車輛提供足夠的車道(HOV或車輛共乘)。繳費的駕車人士和免過橋費的車輛共乘/客車共乘，都使用相同的行車道，增加使用HOV/HOT車道並且利用這些收益投入交通改善工程。

HOV 車道 多人搭乘車道

這是車輛共乘車道、通勤車道或菱形標誌車道的專用名詞。

Intermodal (綜合化交通)

“類型”，這個名詞通常所指/區別各種各樣的交通形式，例如車輛、捷運、船、自行車和步行；而綜合化交通在此具體所指的是將各種交通連接起來。

ISTEA 綜合化地面交通效率法案

發音“Ice Tea”這個重大的聯邦法案於1991年簽署成為法律，廣泛地改變了一貫以來交通決策的方式。ISTEA主關注的是族裔多元化以及針對交通類型建立平衡措施，保留現有的系統為前提之下才再興建新設施。雖然ISTEA於1997年失效，但是許多計劃的內部規劃仍然視為成功的聯邦法案。(請參閱“TEA 21”和“SAFETEA”)。

ITIP 區域內交通改善計劃

州政府撥款的計劃，主要針對穿越各大城市的交通系統。Caltrans指定而且CTC批准區域內公路和輕軌工程項目，25%的經費將投入STIP的規劃當中。(其他75%的經費將給予RTIP使用；請參閱以下內容。)

ITS 智能交通系統

適用於溝通和資訊處理的創新技術，藉此改善地面交通系統的效率和安全。在灣區內，ITS的措施包括密閉式的高速公路交通情況的電路影像監控，以及利用自動車輛位置技術，通過511電話和網址資訊服務系統提供及時公交和交通情況。ITS的措施也包括將交通燈號和緊急車速反應結合使用。

JPC 聯合政策委員會

根據州法律而創立，負責灣區內的區域規劃。JPC成員包括MTC ABAG BAAQMD以及三藩市海灣保護和發展委員會(BCDC)等各個機構代表。

Lifeline 交通網絡

由MTC負責創立，為低收入的居民提供前往主要站點的更便利交通服務，例如求職中心、市府大樓和醫療機構(在交通繁忙/非繁忙時段)。MTC確實大部份Lifeline交通網絡已經為下述地區投入服務：目前的公交路線、某些低收入社區和/或沒有提供公交服務或某時段缺乏服務的站點。MTC與公交系統營運商，以及可能提供撥款的組織共同合作，利用公交服務或其他措施(例如車輛共乘)填補交通網絡的不足之處。

MPO 大都會規劃組織

一個聯邦機構，負責該區域內的交通規劃和項目挑選事宜；州長為本州內超過五萬人口的各大城市安排一個MPO MTC就是灣區所屬的MPO。

Operating Fund (營運經費)

提供年長和傷殘人士上門接送的巴士、客車以及的士服務。有時也被視為致電搭乘服務，因為行程是根據所需的地點作出安排，而非根據行駛固定路線或根據固定時間表而定。

Paratransit (傷殘人士交通車)

提供年長和傷殘人士上門接送的巴士、客車以及的士服務。有時也被視為致電搭乘服務，因為行程是根據所需的地點作出安排，而非根據行駛固定路線或根據固定時間表而定。

PMS 鋪路管理系統

這項合作是由MTC和超過100個當地的管轄機構共同合作，負責評估當地街道的保養改善措施。MTC提供自己的Street Saver電腦軟件和技術協助，藉此幫助延長各市縣的鋪路保養壽命並且進一步延續當地的預算。

計劃

(1)動詞，為MTC州政府或其他機構已批准的個別項目分配經費；(2)名詞，一個為實施的交通項目或政策一州立交通改善計劃，安排撥款的系統(請參閱“STIP”)。

第1B號提案

(亦稱基礎設施公債)——於2006年11月以61%的贊成票通過，第1B號提案授權州政府給予\$200億的撥款，作為各項交通改善措施的一般責任公債。

第42號提案

於2002年經全加州投票通過，要求將從汽油銷售稅得到受益作為交通計劃經費。2006-2007財政年度，第42號提案的所得受益為全加州提供大概\$14億的撥款。2006年11月，選民經投票通過隨後的提議——第1A號提案，此提案提供更大幅度保障這些經費將會給予交通計劃專用。第1A號提案允許通過貸款方式借貸，作為每隔10年兩次基本經費之用，並且要求經費要提前三年申請才可獲得第二次貸款。

3434解決方案

(亦稱區域公交擴展計劃)——灣區最阻塞的輕軌和快車交通改善計劃的優先名單。MTC於2001年12月採納3434解決方案，為公交擴展經費的投資項目建立清晰的優先名單。

RM 1 區域措施 1

於1988年由灣區選民投票通過，RM1規定在區域內的由州政府管制的七座大橋收一增收\$1費用(當時視各個大橋收費而定)。RM1規定的增收費用受益將用於某些高速公路和大橋洞改善項目、公交系統的輕軌擴建、以及有助於減緩大橋交通阻塞情況的其他計劃項目。

RM 2 區域措施

於2004年3月由灣區選民投票通過增收\$1過橋費。經費計劃為37個大型項目提供撥款，重點著手於大橋行車道的交通改善計劃，以及十幾個公交營運項目，藉此加強大橋行車道的服務措施。

RTIP 區域交通改善計劃

區域希望給予撥款的高速公路和公交項目的名單；當地管轄機構遵從MTC規定每隔兩年要提交優先項目名單。針對RTIP的全部項目名單，加州交通委員會(CTC)必須只能採取一種回應(批准或拒絕)。如果CTC批准RTIP的名單，就要將此名單連同其他區域的名單，共同獲得STIP 75%撥款額。

RTP 區域交通計劃

這份藍圖將作為25年期限的區域交通發展計劃的指南。依照人口增長預估數據以及交通供求的財務預測情況，根據州和聯邦法律的規定，每隔四年就要更新內容一次。

RTPA 區域交通規劃署

州政府指派的機構，負責籌劃區域交通計劃和區域交通改善計劃的內容、管理州政府的撥款以及其他事務。MTC就是灣區的RTPA。

SAFE 公路和高速公路服務管理機構

作為區域的SAFE MTC與加州公路巡警局、加州交通局共同合作，負責監督灣區公路旁的求助電話箱的安裝和運作情況，以及巡邏拖車服務(公路巡警服務)以快速的效率清理區域內阻塞的交通路況事故。由州法案於1987年創立MTC SAFE所得的經費是來自於從車輛登記費用中的\$1附加費。

SAFETEA

安全、信賴、靈活、有效率的交通平衡法案

由美國總統George W. Bush於2005年8月10日將這項時需數年的聯邦交通議案簽署成為法律。議案授權撥款\$2555億給予為期五年的聯邦路面交通計劃。SAFETEA仍然維持以前TEA 21計劃的構造，但是會對於(由國會選出的)特殊項目給予更優先的考量。SAFETEA的特色是著重於安全，包括為學校計劃提供聯邦安全路線，以及為各州增設靈活變通的多人搭乘車道/收費(HOT)車道。

SHOPP 州際公路營運和保護計劃

針對改善交通安全的情況，由州政府為公路項目提供的撥款；保養大橋、道路和/或路邊街道；提昇交通機動性；或改善與州際公路系統相關的設施。該計劃為期四年。根據州政府法律，SHOPP與STIP相比，有優先權並且可以提早獲得撥款。

SIP 州政府實施的計劃

此計劃具有一詞兩意的說法，指的是雖然是有關連，但卻是不同的文件。大都會地區負責籌備區域的(幾份)SIP 藉此列明其打算依照聯邦空氣品質標準的計劃步驟(在清新空氣法案中提到)。一份全加州淨化空氣計劃(SIP)當中需要具備許多份SIP資料。

精明發展

針對社區進行保護、保留和刺激當地經濟而制定的一系列政策以及計劃，同時也會保護自然資源、文化財產以及限制都市內無規劃地擴展項目。

SOV 單人乘坐的車輛

這種車輛只供單人乘坐，通常指駕駛者，有時亦稱“單獨駕駛”。

Spare the Air (愛惜空氣)

由BAAQMD設立的計劃，藉此教育市民關空氣污染以及鼓勵採取以下方式縮減廢氣排放量：減少駕駛、搭乘公車、車輛共乘、步行、騎自行車和其他措施。愛惜空氣計劃實施的季節是從6月1日至10月13日。MTC與BAAQMD 灣區公交服務營運商共同合作，在愛惜空氣計劃實施期間的前幾天，將會提供免費搭乘公交服務，藉此增加載客量和減少車輛的污氣排放。

STA 州政府交通協助

為大眾交通營運計劃和重大項目提供經費。

STIP 州際交通改善計劃

由CTC合併多項RTIP，並結合獲得Caltrans提議的具體項目名單之後得出的計劃。該計劃為期五年，而且每隔兩年就要更新；STIP負責確定何時以及這些交通項目市府會獲得州政府撥款。

STP 路面交通計劃

其中一項重要的聯邦撥款計劃。STP的資金是可以“靈活運用”，此意指他們可以將經費用在大眾交通服務、行人和自行車設施，以及道路和公路等各個方面。

TCM 交通管制措施

為了減低車輛的廢氣排放量和空氣污染情況而制定的減少駕駛或讓通暢交通的措施。根據清新空氣法案的規定，TCM聯盟是由MTC 灣區空氣品質管轄區和ABAG共同參與組成。TCM的範例包括處理阻塞道路的分隔欄和交通事故的巡邏拖車服務、新設或增加公交服務、或宣揚車輛共乘和客車共乘的計劃。

TCRP 交通阻塞疏通計劃

該州政府交通投資計劃為期五年並由加州立案，於2000年簽署成為法律。該計劃在2000-01財政年度以及2005-06財政年度時的原本開銷要\$68億(給予灣區\$17億)，但是隨後的重新貸款協議推遲撥款，直至2002-03財政年度以及2007-08財政年度才獲得經費。

TDA 交通發展法案

於1971年制定的州法律。TDA的經費是抽取每個縣內所有零售1%受益當中的四分之一的稅收；將此經費分配給交通、傷殘人士交通服務、自行車以及行人服務。由州政府集資並由MTC負責為公交服務營運商和各個計劃撥款。非大城市地區，TDA將經費分配給道路服務使用，但有條件限制。

TDM 交通需求管理措施

這是針對減少在交通路段行駛車輛而採用的低廉方法，例如利用電腦在家中工作、靈活上下班時間以及共同搭乘一輛汽車。

TEA 交通強化活動

聯邦交通撥款的其中一項。STP有10%經費必須安排給加強週圍交通設施的項目。TEA項目的例子包括設立自行車道和行人道、輕軌車停泊處或其他有歷史意義的交通設施、增設景點或在通道旁安排空曠的地方，以及壁畫或其他公公眾藝術作品。

TEA 21 21世紀的交通衡平法案

於1998年經國會通過，TEA21將會保留和擴建於1991年ISTEA制定的許多計劃。法律重新授權為期六年(1998-2003)的聯邦路面交通計劃，並且顯著地增加交通的總經費撥款。這是SAFETEA的成就。

TETAP 交通工程技術援助計劃

由MTC發起的計劃，為當地管轄機構提高交通工程技術協助，以及針對主要幹線改善交通流量的項目提供專業指導。

TIP 交通改善計劃

這是各種交通項目所湊集的聯邦經費資源的主要開銷計劃。TIP的內容必須至少每隔四年更新一次。計劃為期四或五年。

第六章

此意指1964年聯邦民權法案第六章—規定交通規劃和計劃不得基於以下情況而進行歧視：族裔、皮膚顏色和原國籍。第六章內容的完整化就是環境正義的概念。

TLC 適於居住的社區交通

於1998年由MTC制定的經費計劃，負責以小額撥款、社區和交通為主的項目，藉此改善社鄰的朝氣。

TMC 交通管理中心

一個中央區域場所，借助電臺和電視廣播員、道路信息指示牌、和高速公路諮詢電臺，通知交通/旅行人士有關目前的交通和道路情況。MTC和區域交通營運系統(請參閱以下“TOS”內容)意識到在緩解道路阻塞的情況下，系統管理和智能交通系統需求的重要性。灣區TMC獲得MTC的部分經費，地址位於奧克蘭市Caltrans第四分區總部辦公大樓內。

TOD 交通為主的建設

與土地使用和公交設施相關的建設，藉此為公交系統提供協助以及幫助減少都市內無規劃地擴展項目、交通阻塞以及空氣污染情況。規劃公交线路時的策略方針要配合當地房屋的需求和迎合公眾的便利(工作、零售業和服務)。

TOS 交通營運系統

在灣區內，Caltran和CHP都負責監控交通狀況，利用安裝在路面的監視器和閉路電視照相機，快速地分派兩輛拖車以及其他協助服務。信息指示牌和廣播提醒駕駛人士和乘客有關前方的交通路況，而道路儀器管控交通流量。所有這些設置就構成了TOS(請參閱“TMC”。)

TransLink®

在所有公交系統，無論是BART地鐵還是渡輪，都可以使用MTC的標準通用卡。TransLink於2006年秋季投入AC Transit公車務系統和Golden Gate Transit公車和渡輪上使用。TransLink的智能卡技術提供不僅限於交通車票的服務，它廣泛的服務還包括可以支付以下費用：街道停車收費器電話、零售購買以及甚至在網上購買。

U.S. DOT 美國交通部

聯邦內閣級別的機構，負責管理公路、大眾交通系統、機場和海港事務；由交通部長率領負責。DOT包括聯邦公路管理局和聯邦運輸管理局以及其他組織。也有州立的DOT(俗稱加州Caltrans)。

VII 車輛基礎設施一體化

VII是ITS(請參閱上述內容)發起的項目。VII目的是為路面行駛的車輛、車輛之間以及路邊基礎設施，提供相互溝通的渠道，藉此提高公交系統的安全、效率以及便利。

鳴謝

MTC管理部職員

Steve Heminger
執行主任

Ann Flemer
營運部 執行副主任

Andrew B. Fremier
灣區收費管理局 執行副主任

Therese W. McMillan
政策部 執行副主任

項目職員

Randy Rentschler
立法與公共事務, 主任

Joe Curley
主編

Catalina Alvarado
Marjorie Blackwell

John Goodwin
Ellen Griffin

Pam Grove
Brenda Kahn
Rebecca Long
編輯職員

Peter Beeler
地圖設計

Finger Design Associates
平面設計

PRINTEAM/Hatcher Press
印制

 使用回收紙張印制

攝影/美術

相片鳴謝的順序由左至右
由上至下排列

封面
Dan Krauss
Thomas Winz,
Panoramic Images
Noah Berger
Joe Sohm,
Panoramic Images
Terry Thompson,
Panoramic Images

第 2-3 頁

Dan Krauss
John Benson
Noah Berger
Kit Morris

第 4-5 頁

Noah Berger
Michele Hofherr
MTC Archives
Peter Beeler

第 6-7 頁

©2007 Barrie Rokeach
BART
Noah Berger
Michele Hofherr

第 8-9 頁

John Huseby,
Caltrans
Peter Beeler
MTC Archives
Peter Beeler

第 10-11 頁

©Tom Myers
Karl Nielsen

第 12-13 頁

Peter Beeler
Peter Beeler

第 14-15 頁

Peter Beeler
Peter Beeler

第 16-17 頁

Kevin Gilson
Evelyn Johnson
John Benson
John Huseby,
Caltrans
Steve Price,
Urban Advantage

第 18-19 頁

©2007 Barrie Rokeach
Peter Beeler

第 20-21 頁

John Huseby,
Caltrans
Michele Hofherr
George Draper
Bill Hall,
Caltrans

第 22 頁

John Benson

第 26-27 頁

John L. Kim,
The Oakland Tribune
Somos,
Veer/Getty Images

第 30-31 頁

Noah Berger
Noah Berger
Chriss Poulsen
Noah Berger

第 32 頁

Laurie Kemmel

第 34-35 頁

Noah Berger
Noah Berger
Peter Beeler
Peter Beeler

委員會成員

Bill Dodd,
主席Napa縣與市

Scott Haggerty,
副主席Alameda縣

Tom Ammiano
三藩市縣與市

Tom Azumbrado
美國房屋和城市建設部

Tom Bates
Alameda縣與市

Bob Blanchard
Sonoma縣與市

Dean J. Chu
Santa Clara縣與市

Dave Cortese
三藩市政府協會

Dorene M. Giacopini
美國交通部

Federal D. Glover
Contra Costa縣

Anne W. Halsted
三藩市海灣保護和發展委員會

Steve Kinsey
Marin縣與市

Sue Lempert
San Mateo縣與市

Jon Rubin
三藩市委任者

Bijan Sartipi
州政府商業、交通、房屋機構

James P. Spering
Solano縣與市

Adrienne J. Tissier
San Mateo縣

Amy Worth
Contra Costa縣與市

Ken Yeager
Santa Clara縣